

DM 2.80

J 21282 E



Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA

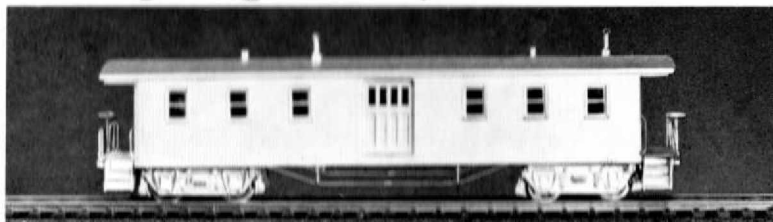
MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

25. JAHRGANG
JULI 1971

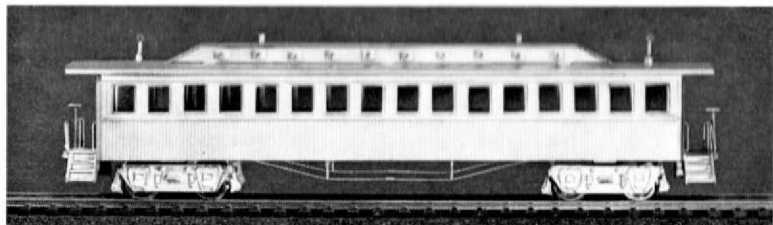
7

Jahrgang 1860, St. P. & P. R. R.

Baggage
Car
ST-104



Coach
ST-105



Old Timer Gepäck- und Personenwagen der St. Paul & Pacific Railroad (Great Northern R. R. ab 1889). Messing-Handarbeit, Maßstab 1 : 87.

Herstellung und Vertrieb:

ST-104 und ST-105:

Preis in
Deutschland: DM 98.-
Schweiz: SFr. 98.-

FULGUREX

Avenue de Rumine 33, CH-1005 Lausanne/Schweiz

Jetzt erhältlich!

„Fahrplan“ der „Miniaturbahnen“ 7/71

- | | | | |
|--|-----|--|-----|
| 1. Bunte Seite (Karikatur, Rokal-Vertrieb durch Röwa usw.) | 443 | 14. Buchbesprechung: „Dieselloks auf Kleinbahngleisen“, „Rhein-Sieg Eisenbahn AG“, „Nebenbahn Aalen-Dillingen“ | 461 |
| 2. Jetzt im Fachgeschäft: Röwa-Hilfszug-Gerätewagen usw. | 444 | 15. Eine Bekohlungsanlage für Neben- und Schmalspurbahnen – BZ | 462 |
| 3. MD4ie-Einsatz auf kleinen Anlagen | 446 | 16. Fotografieren auf DB-Gelände | 463 |
| 4. Herr Heller fährt im Keller (H0-Anlage) | 447 | 17. H0-Anlage G. Frick | 464 |
| 5. Gleise und Weichen im Freien | 450 | 18. Betriebsbahnhof Köln Hbf – Bildreportage (m. Gleisplan) | 466 |
| 6. Umbau von Märklin-Umbauwagen auf Zweischienen-System | 450 | 19. Ein kleines Malheur... | 477 |
| 7. Neuheit: Berliner S-Bahn-ET 165 m. Bwgen | 451 | 20. Die verbesserte Vereinfachung (zu Arnold-Blocksystem) | 478 |
| 8. Buchbesprechung: „Dampflokshuppen“ | 451 | 21. BR 05-Modelle mit großen Windleitblechen | 479 |
| 9. Der Museumszug | 452 | 22. Oldtimer-Turmtriebwagen der ÖBB – BP | 480 |
| 10. Ein neues Signal bei der DB? | 454 | 23. So baute ich meine N-Anlage (Schluß Anl. Haack) | 484 |
| 11. A propos „zweierlei Uhrmaß“ | 456 | 24. HSB – auch in H0 | 490 |
| 12. Von großen und kleinen Elloks (E 03 vor Güterzug, Doppeltraktionen im Kleinen) | 457 | | |
| 13. Von Kynau nach Hausdorf (H0-Anlage S. Bufe) | 459 | | |

MIBA-Verlag Nürnberg

Eigentümer, Verlagsleiter und Chefredakteur:
Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion und Vertrieb: 85 Nürnberg, Spittlerortgraben 39 (Haus Bijou), Telefon 26 29 00 –

Klischees: MIBA-Verlagsklischeeanstalt (JoKi)

Konten: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank Nürnberg, 156/293644

Postscheckkonto: Nürnberg 573 68 MIBA-Verlag Nürnberg

Hefbezug: Heftpreis 2.80 DM, monatlich 1 Heft + 1 zusätzliches für den zweiten Teil des Messeberichts (insgesamt also 13 Hefte). Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag.

Heft 8/71 ist spätestens 14. August in Ihrem Fachgeschäft!

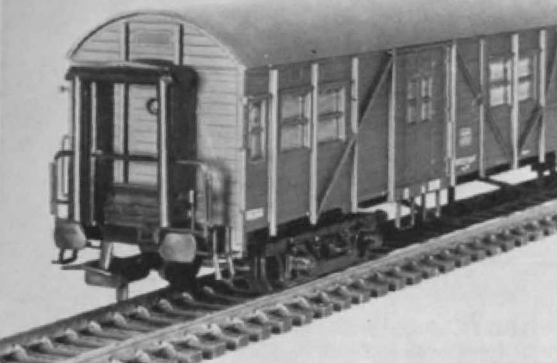
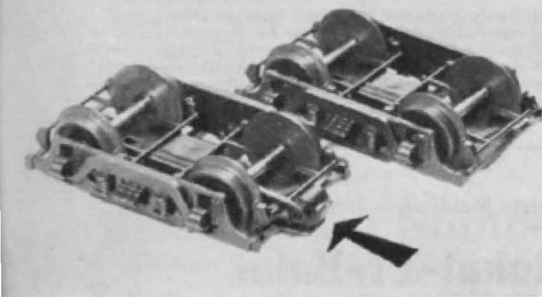
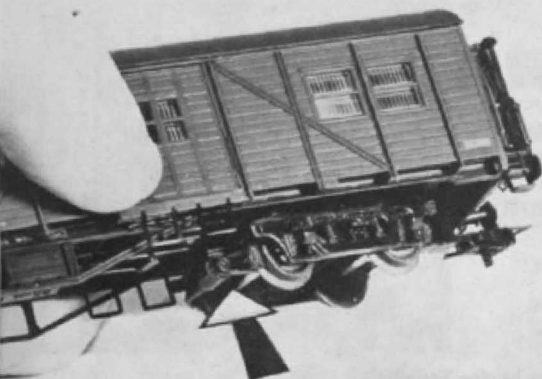


Abb. 1. Frontansicht des Expreßgut-Wagens mit dem Vorbau (bei dem die ausgezeichnete Detaillierung der Seitenwände besonders deutlich sichtbar wird).

Abb. 2. u. 3. Ein besonderer Gag: der nicht vergessene Generator an dem einen Drehgestell (samt Keilriemenimitation), auf den die Pfeile hinweisen.



► Abb. 4. Das Drehgestell mit normaler (links) und verkürzter Kupplung (rechts). Die Nappen an der Kupplungsdeichsel an den mit einem Pfeil gekennzeichneten Stellen mit den Fingernägeln o. ä. zusammendrücken und Kupplung bis zum Einrasten einschieben. Beim Herausziehen genügt ein kurzer Ruck.

Jetzt im Fachgeschäft:

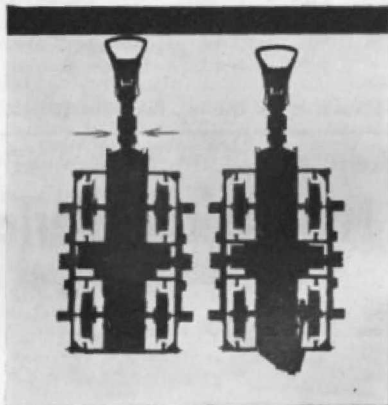
Röwa-Hilfszug-Gerätewagen, Expreß- u. Behelfspackwagen

Jetzt ist die MD 4i-Familie fast vollständig, und wir sind ein wenig stolz darauf, daß es die MIBA war, die zuerst (in Heft 12/68) auf diesen interessanten und vielfältigen Wagentyp hinwies. Die Fa. Röwa griff dann – mit dem ihr eigenen Gespür für Marktlücken – unsere Anregung auf und lieferte jetzt alle drei MD 4i-Versionen an die Fachgeschäfte aus. Nachdem wir den Behelfspackwagen bereits im Messeheft 3a/1971 vorgestellt haben, folgt nun die Besprechung der beiden Ergänzungstypen.

Die Detaillierung beider Modelle erfolgte – in bekannter Röwa-Qualität – bis in die letzten Einzelheiten. Beim Hilfszug-Wagen verdienen die Gerätekästen zwischen den Drehgestellen besondere Erwähnung. Die saubere Beschriftung weist auf den jeweiligen „Inhalt“ wie Aufgleisschuhe, Sauerstoffflaschen oder Drahtseile hin (s. dazu auch unsere Bauzeichnung in Heft 15/68, wo außerdem einiges über Bauart und Einsatz der DB-Hilfszüge berichtet wird). Wie genau es Röwa mit der minutiösen Nachbildung eines Fahrzeugs nimmt, beweist der Generator am zweiten Drehgestell (was immerhin eine neue Spritzform und damit erhebliche Mehrkosten erforderte). Sie sehen ihn auf Abb. 2 u. 3 nochmals aus der Nähe. Daß beim Hilfszugwagen die Türbreite nicht ganz dem Vorbild entspricht, ist fertigungstechnisch bedingt und daher verständlich. Außerdem fällt dieser kleine Mangel dank des hervorragenden Gesamteindrucks kaum auf.

Als „Ausgleich“ serviert Röwa eine Finesse, die allen drei MD 4i-Versionen eigen ist: Die speziellen Klips-Kupplungen (s. auch Heft 3a/71, S. 220) lassen sich im Drehgestell in zwei Stellungen einrasten, wobei einmal ein normaler Kupplungsabstand und einmal ein verkürzter erreicht wird (Abb. 4), der fast ein Puffer-an-Puffer-Fahren gestattet, dies allerdings erst ab Gleisradien um 500 mm. Es wäre zu begrüßen, wenn dieses Beispiel Schule macht, damit jeder Modellbahner die Wagenabstände – entsprechend den Gegebenheiten seiner Anlage – selbst festsetzen kann!

Der Expreßgutwagen (Abb. 1) unterscheidet sich von seinem bereits im Messerbericht vorgestellten „Bruder“ eigentlich nur durch die Gummiwulst-Übergänge und die andere (neue DB-)Beschriftung.



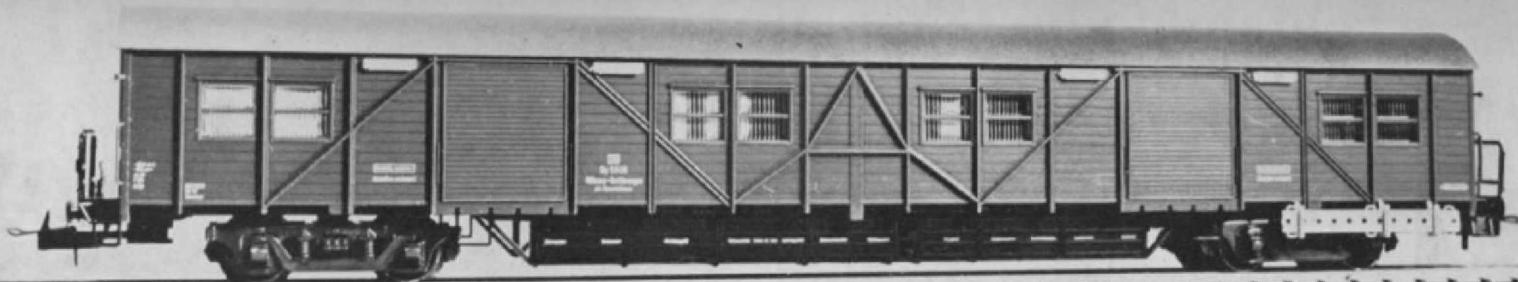


Abb. 5. Der neue Hilfszug-Gerätewagen in Seitenansicht, bei der die besonders markanten Einzelheiten wie Werkzeugkästen, Rollentüren, Neon-Arbeitslampen unter der Dachkante und Aufgleis-Vorrichtung (rechts) gut zur Geltung kommen.

Gemeinsam ist allen drei Modellen eine LÜP von 26,3 cm, die – bei den beiden Packwagen – sowohl den Einsatz mit verkürzten, als auch mit maßstäblich langen D-Zugwagen zuläßt, ohne störend zu wirken.

A propos D-Zugwagen: Ebenfalls erhältlich sind nun auch die Röwa-Schnellzugwagen in den neuen Pop-Farben der DB, die in der Zugkombination ein eigenwilliges, aber doch ansprechendes Bild ergeben und mit einer 103 als Zuglok den „Hauch der großen weiten Welt“ auf manche HÖ-Anlage bringen werden . . .

Abb. 7. Die Inneneinrichtung haben wir zum Fotografieren herausgenommen – hier das Zugführerabteil.

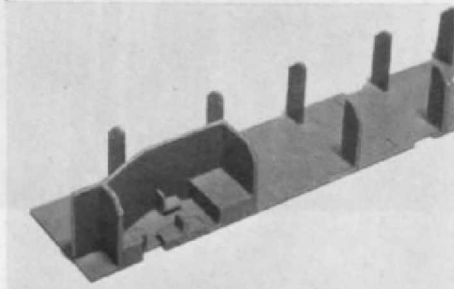


Abb. 6. Die an dem einen Wagenende auf beiden Seiten befindliche Aufgleisvorrichtung-Attrappe ist so angebracht, daß sie den Ausschlag des Drehgestells nicht behindert. Entgegen dem Hinweis im Messebericht brauchen die Attrappen bei kleinen Gleisradien also nicht abmontiert und am Drehgestell befestigt zu werden!

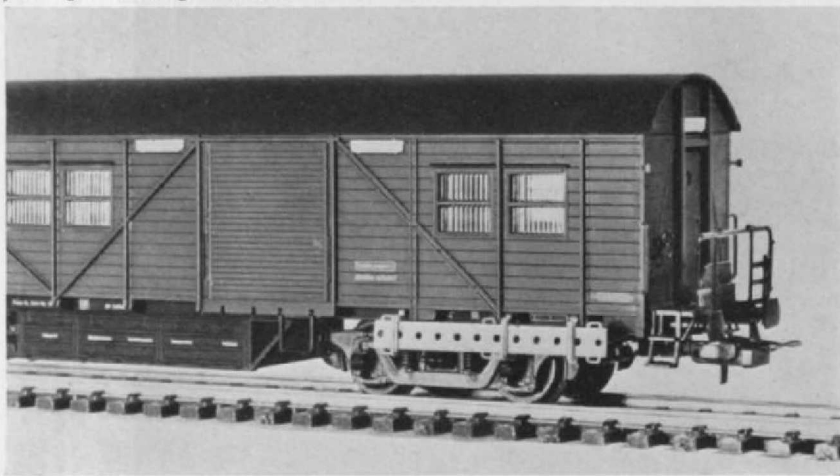




Abb. 1. Vor Jahren von WeWaW mit der Kamera ertappt: eine „78“ fährt im verregneten Hamburg einen Hilfsgerätewagen „spazieren“!

Abb. 2. Ein MD4ie in einem Schienenbus-Nahverkehrszug im Nürnberger Hbf. – von Herrn Klaus Gerke, Soest, aus einem Hotelzimmer heraus schnappgeschossen.

MD4ie-Einsatz auf kleinen Anlagen

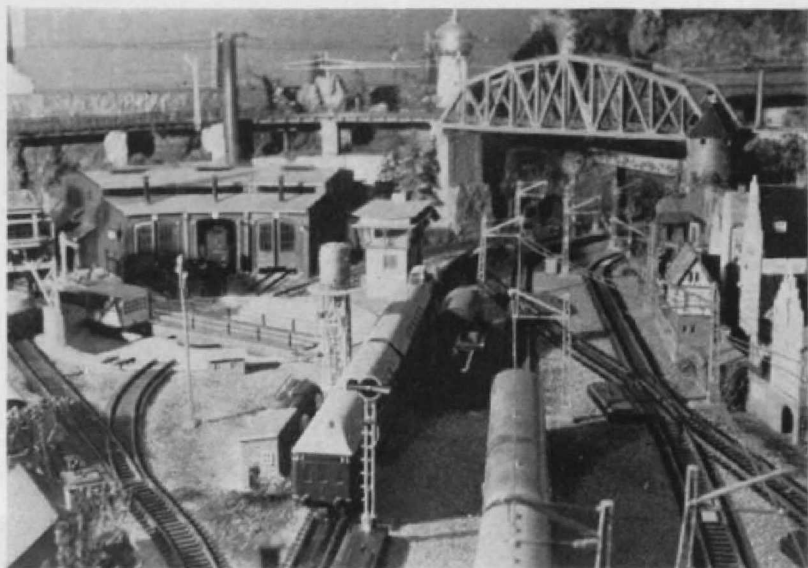
Der Einsatz der verschiedenen MD4i-Versionen ist keineswegs nur auf Schnellzüge (Packwagen) und komplette Hilfszüge (Gerätewagen) beschränkt, sondern die DB läßt die „Grünen“ auch in allen möglichen (und unmöglichen) Kompositionen laufen.

So zeigt z. B. Abb. 2 den Behelfspackwagen einfach an einen 3-teiligen Schienenbus angekoppelt. Das kann durchaus vorkommen, wenn die entsprechenden Räume der Schienenbus-Garnitur für das Gepäckaufkommen nicht ausreichen, die geringe Fahrgastzahl (oder andere Gründe) aber weiterhin den Einsatz des VT rechtfertigen. Andererseits kann es sich hier auch um die kurswagenähnliche Überführung eines Expregut-Wagens auf eine andere Strecke handeln (so daß es durchaus vorbildgerecht ist, wenn auf einer eingleisigen Strecke Ihrer Anlage diese oder eine ähnliche Zugzusammenstellung verkehrt!).

In Abb. 1 sieht man eine BR 78 mit einem Hilfszug-Gerätewagen durch Hamburg dampfen, wahrscheinlich bei einer Übergabe- oder Rangierfahrt. Na also – auch eine Tenderlok (BR 74, 78, 86 oder eine T 3) kann einen einzelnen MD4i-Wagen befördern, was besonders denjenigen aufatmen läßt, der nur eine kleine Anlage besitzt und schweren Herzens vermeinte, auf eines der prachtvollen RÖwa-Modelle verzichten zu müssen. Etwaigen „Besserwissern“ braucht er dann nur das entsprechende MIBA-Bild unter die Nase zu halten.



Abb. 1. Blick auf das Bahnbetriebswerk.



Herr Heller fährt im Keller

Um es gleich vorweg zu nehmen: Die Anlage, die Sie hier in einigen Motiven vorgestellt finden, existiert nicht mehr. Da ich mittlerweile in ein neues Eigenheim umgezogen bin und im dortigen Keller einen Eisenbahnraum von 60 m² (!) zur Verfügung habe, wurde die alte Anlage abgebaut. Der Gleisplan war ohnehin nicht recht befriedigend, so daß er wohl nicht wiedergegeben zu werden braucht. Aber vielleicht interessieren einige mehr oder weniger ansprechende Motive.

Die Anlage entstand in zwei nebeneinander lie-

genden Kellerräumen meines Hauses. Sie war zunächst nur für einen Raum geplant (3,55 x 3,10 m) und hatte als Thema eine durchgehende Strecke mit einem Haupt- und drei Nebenbahnhöfen. Die Bahnlinie verlief in fünf Niveaustufen und wies einige reizvolle Unterführungs- und Brückenpartien auf. Als Ergänzung zum Hauptbahnhof baute ich ein Betriebswerk an, aber damit war zunächst der vorhandene Platz ausgefüllt. Erst als ich einen zweiten, anschließenden Kellerraum (3,80 x 1,90 m) freigemacht hatte, konnte die Erweiterung beginnen; sie umfaßte: einen



Abb. 2. Eine interessante Arkadenkonstruktion beim Grenzbahnhof, die im Prinzip eine praktikable Möglichkeit aufzeigt, zwei dicht beieinander gelegene Bahnhöfe optisch zu trennen.

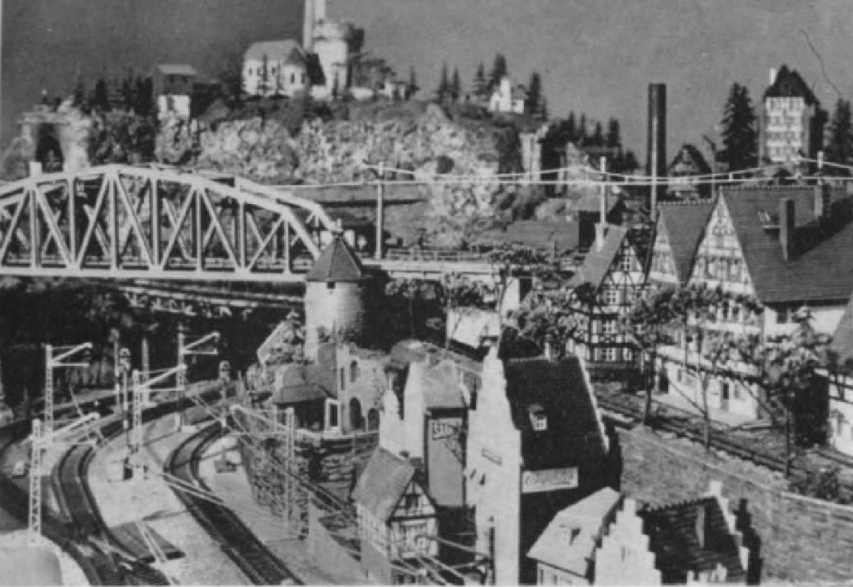


Abb. 3. Blick von Bf. „Neu-Ulm“ auf einen Teil der Altstadt und auf den Burgberg. Vorne rechts das Gleis der schmalspurigen Kleinbahn.

▼ Abb. 4. Die Altstadt von Neu-Ulm. Im Vordergrund der Nebenbahnhof zur Grenzstation.



Verschiebebahnhof mit Ablaufberg und Gleisharfe, parallel dazu Abstellgleise für D-Zug-Garnituren in einer Kehrschleife und einen Anschluß für den Steinbruch; auf der anderen Seite des Raumes eine Hafenanlage und einen Durchgangsbahnhof. Die Überleitung zum ersten Kellerraum erfolgte durch einen Grenzbahnhof, der zwei antiparallel liegende Kopfstationen mit einem Durchgangsgleis verband.

Der Betrieb erfolgte in vier Stromkreisen, von

denen zwei die Oberleitungsstrecken versorgten. Da sich im Hauptbahnhof die grundsätzlich getrennten Anlagen der beiden Kellerräume trafen, ergaben sich dort abwechslungsreiche Möglichkeiten für den Austausch von Kurswagen im D-Zug-Betrieb, und ebenso vielseitig waren die Fahrmöglichkeiten der Güterzüge. Außerdem gab es noch eine Kleinbahnlinie, die von einer Egger-Bahn befahren wurde.

Als Gleismaterial benutzte ich Fleischmann-Gleise.



Abb. 5. Quasi ein Nachtrag zum Thema „Hafenanlagen“ (in Heft 8 u. 9/70): angegedeutetes Hafenbecken mit Förderanlage (Vollmer) und Portal-Kran (Wiad).

die Trafos waren von Trix, Schaltmaterial, Loks und Wagenpark stammten von verschiedenen Firmen, u. a. von Liliput, Piko, Jouef und Märklin. Für die Geländeausstattung hatte ich ebenfalls Artikel verschiedener Firmen verwendet, aber auch Gebäude nach eigenem Entwurf, u. a. auch einen Leuchtturm neben der Hafenanlage, dem – entsprechend der Anregung in Heft 7/68 – eine ausgediente Ajax-Flasche zugrunde lag. Die Grundflächen waren zum Teil aus Dämmplatten geschnitten, die sich leicht verarbeiten lassen und sehr „leise“ sind, aber eine stabile Gerüstkonstruktion voraussetzen. Das Gebirge habe ich aus mit Krepppapier überklebtem Gips geformt; so entstanden Oberflächen, die rauh wirken und sich gut übermalen ließen. Bruno Heller, Wyk auf Föhr



Abb. 6. Der Leuchtturm, der auf Abb. 5 im Hintergrund erkennbar ist, etwas näher besehen. In der Tat – sein Ursprung, eine ausgediente Ajax-Flasche – ist unverkennbar!

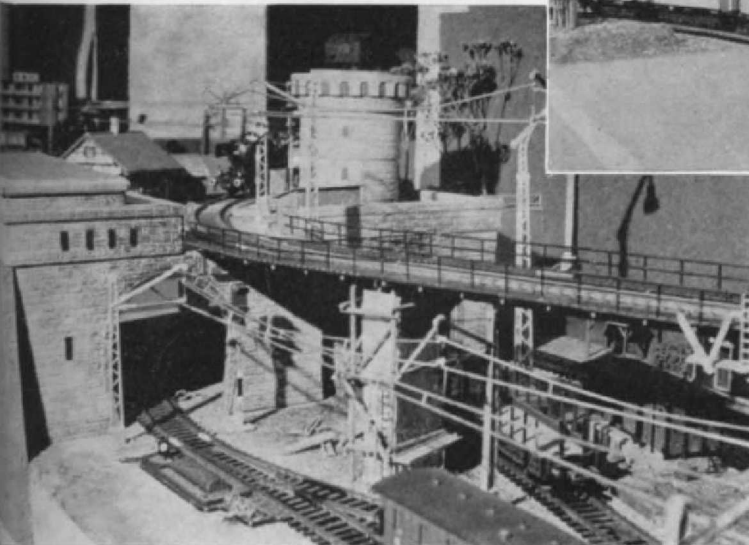


Abb. 7. Die untertunnelte Stadtmauer, der ein architektonisch richtig angepaßtes Portal besser stünde.

Gleise und Weichen im Freien

In der Buchbesprechung „Die Eisenbahn im Freien“ (4/71, S. 275) wird für wünschenswert erklärt: Freilanderfahrung mit elektrischen Artikeln wie Weichen usw. . . .

Zu diesem Thema möchte ich einen Gedanken erwähnen, der mich schon lange beschäftigt. Schon öfter hat man gehört, daß elektrische Züge im Freien auch bei Regenwetter usw. gut gelaufen seien. Es ist mir aber aufgefallen, daß es sich in diesen Fällen meist um Dauerbetrieb handelte. Der „Normalverbraucher“ läßt aber seine Züge nicht pausenlos laufen. Einige Firmen empfehlen Messingschienen für die Eisenbahn im Freien mit der Bemerkung, sie rosteten nicht. Es ist klar, daß Messing nicht „rostet“, aber es oxydiert, setzt z. B. „Grünspan“ an usw. Immer wieder muß das Metall geputzt werden, damit der elektrische Strom nicht zu viel Übergangswiderstand findet, besonders nach längerer Betriebsruhe. — Auch Neusilber ist nicht frei von Oxyden, setzt auch leicht Schmutz an.

Darum meine Anregung: Wie wäre es mit nicht rostendem bzw. nicht oxydierendem Material — mit nichtrostendem Stahl? EBbestecke aus nichtrostendem Stahl können lange Zeit im Wasser liegen, ohne einen Hauch Rost. Spültische aus nichtrostendem Stahl zeigen keinerlei Oxyde. Da ein 24-teiliges EBbesteck aus nichtrostendem Stahl schon für 9,90 DM erhältlich ist, dürften doch Schienenprofile aus rostfreiem Stahl auch nicht zu teuer werden. Man könnte sich auch auf 2 Profile für Gartenbahnen beschränken: Für H0 2,7 mm hoch, für 0 und I 5,2 mm hoch. (Höhere Profile sind draußen angebracht wegen Sand, Staub, Laub usw.) Diese Profile auf Plastikschwellen könnten immer draußen im Freien bleiben und bedürften keiner besonderen Behandlung. Für Bahnen im Zimmer wären diese Schienen gleichfalls

geeigneter als alles andere. Man hätte dann quasi eine echte „Eisenbahn“: eine Bahn aus Eisen. Höhere Profile (2,7 und 5,2 mm) setzten dem Strom weniger Widerstand entgegen als niedrigere. Damit könnte der höhere spez. Widerstand des Eisens ausgeglichen werden, besonders bei längeren Strecken im Garten. Mit nicht oxydierenden Gleisen lebt die Gartenbahn; aber anders? — Hersteller! Wer zieht Schienen aus nichtrostendem Stahl? (Eigenschaften: nicht zu hart, sägbar, feilbar, lötlbar, nie oxydierend).

Für Weichen aus nichtrostendem Stahlprofilen gilt das gleiche. Die Spulen der Antriebe wären durch entsprechende wetterfeste Lackierungen zu schützen. Die Anker könnten auch aus nichtrostendem Stahl bestehen oder einfacher als gewöhnliche Eisenkerne in Autoöl laufen. Vielleicht könnte auch der ganze Antrieb in Autoöl liegen: aus einem allseits geschlossenen Ölbehälter brauchten nur die Zuleitungen und die Antriebsstange oben neben herausgeführt zu werden. Das Öl könnte nach der Verlegung im Garten mittels einer Einfüllschraube eingefüllt werden.

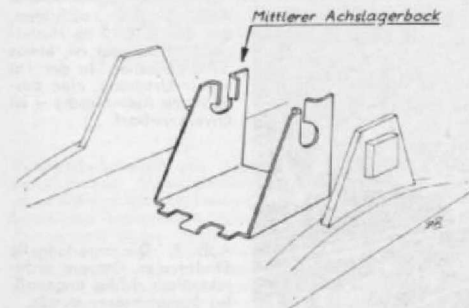
Elektrische Zuleitungen könnten aus plastikummantelten Drähten bestehen, die auch bei längerem Liegen in Feuchtigkeit keinen Schaden nehmen. Steckkontakte und Klemmverbindungen wären besser durch Lötstellen, die mit wetterfestem Lack umstrichen werden müßten, zu ersetzen.

So ausgerüstet, wäre m. E. eine wetterfeste Bahn im Freien besser möglich und könnte vor Enttäuschungen bewahren. Das rollende Material kann leichter in „Winterquartieren“ oder trockenen Räumen untergebracht werden. Bei Schienen und Weichen ist das Wegräumen jedoch viel umständlicher.

Bruno Seyffert, Würges/Ts.

F. G. Neubert,
Wilhelmshaven

Umbau von Märklin-Umbauwagen auf Zweischienensystem



Nachdem ich einmal bei einem Club gesehen hatte, wie man bei Märklin-Dreiaxlern die Radsätze austauscht (Gehäuse abnehmen, mittleren Achslager-Bock ausbauen, Räder von der Achse usw.), kam ich auf folgenden „Dreh“:

Bei den mittleren Radsätzen, die neu eingesetzt werden, müssen die Achsstummel entfernt werden! Zuvor wird der Achslager-Bock gemäß Skizze mit einem Schrägschneider eingegeschliffen und aufgebogen. Jetzt kann der alte Radsatz gegen den neuen ausgetauscht werden.

Anschließend werden mit der Flachzange die „Lappen“ zurückgebogen, damit die Öffnung wieder „dicht“ ist. Das wär's! Die Endradsätze werden in gewohnter Weise ausgetauscht.